



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

activités de plein air

Question écrite n° 72016

Texte de la question

M. Patrice Verchère appelle l'attention de M. le ministre de l'intérieur sur les drones à usage civil. Alors que ceux-ci sont de plus en plus utilisés par les particuliers pour un usage privé, la question du respect de la vie privée se pose puisque nombre de ces drones possèdent une caméra. Se pose également la question de la sécurité en cas de défaillance technique de vol et de chute. Se pose enfin la question de la sûreté nationale, se fut le cas avec le survol de centrales nucléaires ou autres sites dits sensibles. Aussi, il lui demande les mesures qu'entend prendre le Gouvernement face à l'essor du marché des drones à usage civil, et s'il est envisager adapter la législation, la réglementation actuelle s'avérant manifestement insuffisante.

Texte de la réponse

Si l'essor du marché des drones à usage civil s'est traduit par un indéniable dynamisme économique et commercial, il a aussi donné lieu à des malveillances comme l'ont montré les survols récents de centres nucléaires de production d'électricité. Dans ce contexte, l'État s'est mobilisé afin de concevoir et mettre en oeuvre une réponse globale. Cette réponse allie veille technologique, anticipation, prévention, dissuasion et répression. La gendarmerie des transports aériens s'est par exemple dotée d'un réseau de référents "drones" en charge de la formation sur la menace des drones et assure une coordination nationale des enquêtes sur le contentieux afférent. La mobilisation étatique s'inscrit également dans le cadre d'un partenariat à plusieurs niveaux, d'une part entre les administrations concernées et d'autre part entre ces administrations et les instances représentatives de la filière du drone civil (comme la fédération professionnelle du drone civil). Ainsi, sous l'égide du secrétariat général de la défense et de la sécurité nationale, quatre groupes de travail ont été constitués, portant respectivement sur l'analyse de la menace susceptible d'être incarnée par les drones (notamment ceux civils), sur la réponse capacitaire à y apporter, sur le traitement juridique à y donner et sur la mise en oeuvre décentralisée de la neutralisation. Les premières conclusions de ces groupes de travail ont notamment mis en évidence un besoin d'actualisation de la législation et de la réglementation relatives aux drones civils. En premier lieu, il apparaît nécessaire de donner expressément un statut légal, dans le code des transports ou dans celui de l'aviation civile, au télépilote de drone. Ce dernier relève aujourd'hui d'une disposition du point 3 de l'article 2 de l'arrêté du 11 avril 2012 relatif à la conception des aéronefs civils qui circulent sans aucune personne à bord, aux conditions de leur emploi et sur les capacités requises des personnes qui les utilisent. Les difficultés d'interprétation, s'agissant du régime associé de responsabilité civile ou pénale, sont susceptibles d'être levées par une clarification législative du statut de télépilote. Ce point est important car l'assimilation actuelle du télépilote au pilote manque d'assise juridique. De plus, toute personne mettant en oeuvre un aéronef non habité comme un drone est responsable de l'application des règles de l'air, telles qu'elles sont désormais régies, depuis le 4 décembre 2014, par le règlement d'exécution de l'Union européenne n° 923/2012 (SERA) du 26 septembre 2012 sur les règles de l'air et les services de la circulation aérienne, ce qui implique une cohérence dans la prise en compte des acteurs qui mettent en oeuvre ces règles. Si l'obligation d'assurance pour toute personne télépilote un drone civil à des fins professionnelles est cadrée par l'arrêté du 11 avril 2012 cité supra, il n'en est rien s'agissant des pratiques de loisirs. La mise en place d'un

régime d'assurance obligatoire pour les usages de drones à des fins de loisirs est donc à l'étude. La dissuasion des usages malveillants de drones civils peut être renforcée par un durcissement de la législation en rendant possible le prononcé d'une peine complémentaire de confiscation, soit par une augmentation du quantum des peines encourues dans le titre III du livre II de la VIème partie du code des transports, soit par l'insertion dans ce code d'un nouvel article le prévoyant. Par ailleurs, une immatriculation des drones, à l'instar de tous les aéronefs civils selon les dispositions de l'article L. 6111-1 du code des transport, est également une option. Il convient d'en évaluer préalablement les conséquences, particulièrement en termes de gestion de fichier qui en découlerait. Au titre de la réponse capacitaire et juridique aux drones malveillants, l'identification électronique des drones en vol à l'aide de signaux émis, facilitant leur détection, est en outre un axe de travail susceptible de donner lieu à une mesure législative. Enfin, il en est de même de l'insertion dans les logiciels de vols des drones civils, fabriqués et utilisés en France, de zones interdites de survol. L'article L. 6211-4 du code de l'aviation civile stipule que « le survol de certaines zones du territoire français peut être interdit pour des raisons d'ordre militaire ou de sécurité publique dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État. L'emplacement et l'étendue des zones interdites sont définis par l'autorité administrative ». Cet article pourrait servir de base à une mesure réglementaire autorisant ce dispositif d'interdiction.

Données clés

Auteur : [M. Patrice Verchère](#)

Circonscription : Rhône (8^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 72016

Rubrique : Tourisme et loisirs

Ministère interrogé : Intérieur

Ministère attributaire : Intérieur

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [23 décembre 2014](#), page 10646

Réponse publiée au JO le : [24 mars 2015](#), page 2319